

Ruimtelijke onderbouwing Hornweg 242A (naast 244)

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 18 december 2020 is een omgevingsvergunningaanvraag ingediend voor de nieuwbouw van één vrijstaande woning op het perceel gelegen direct naast Hornweg 244 (thans huisnummer 242A) te Aalsmeer (zaaknummer Z20-089013). De publiceerbare aanvraag omgevingsvergunning is opgenomen in bijlage 1 en in bijlage 2 de relevante bouwtekeningen.

1.2 Aard en doel

De eigenaar van het perceel aan de Hornweg direct naast nummer 244 (thans huisnummer 424A) heeft de gemeente verzocht om medewerking te verlenen aan het realiseren van één vrijstaande woning op het perceel. Het betreft de gronden kadastraal bekend gemeente Aalsmeer, sectie B, nummer 10215 te Aalsmeer en plaatselijk bekend als gelegen naast Hornweg 244.

De woonbebouwing van de Hornweg vormt een van de linten in de polder. De linten vormen een duidelijk en herkenbaar en verbindend element in de ruimtelijke structuur. Het initiatief sluit onder andere aan bij de doelstelling van het Lintenbeleid van Aalsmeer, te weten 'het behouden en versterken van de bestaande lintenstructuur. Het toevoegen van een tweetal woningen houdt een dergelijke versterking in.

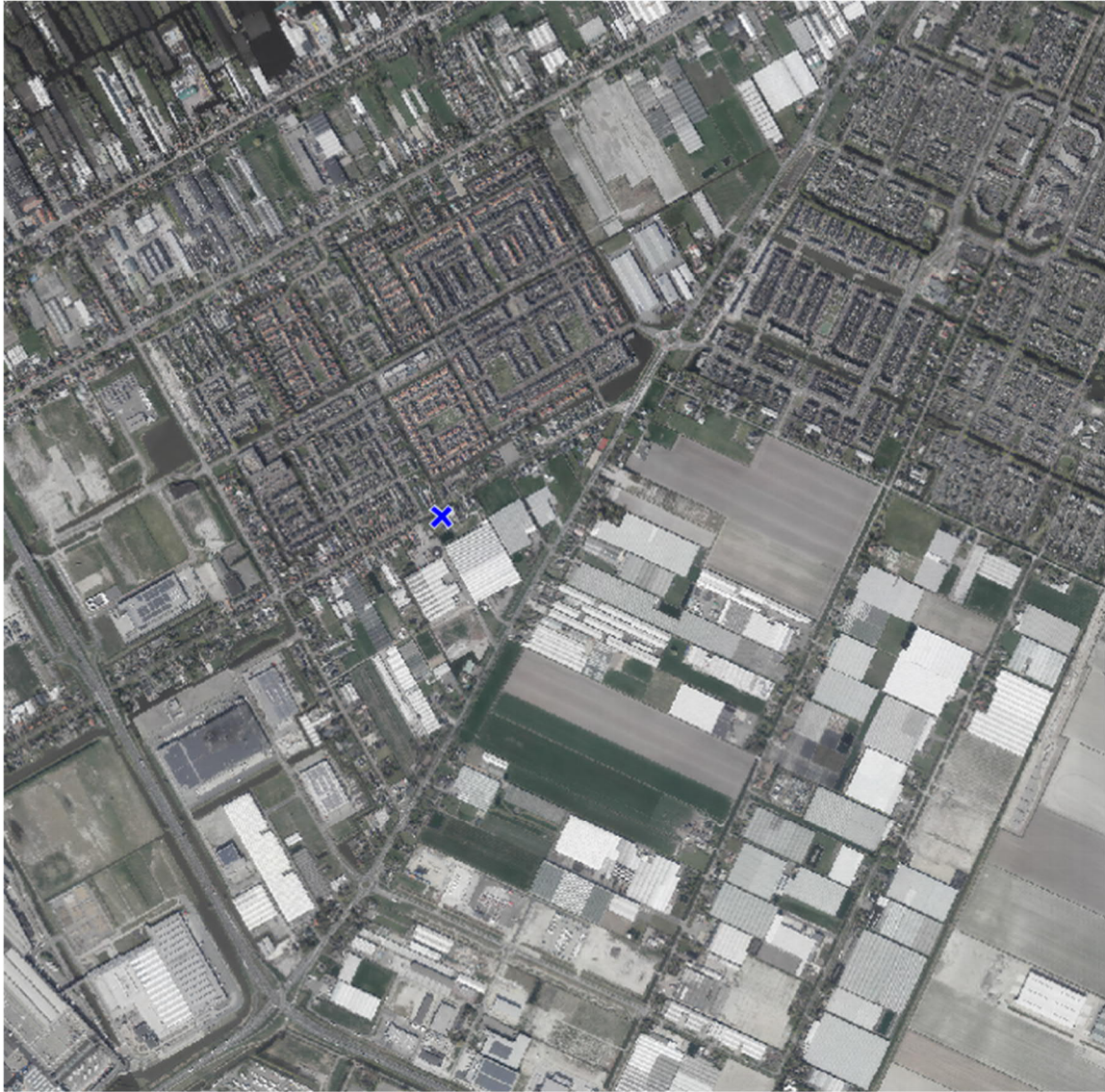
In het geldende bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost" is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, welke de mogelijkheid biedt onderbouwd en onder een aantal voorwaarden woningen toe te voegen aan het bestaande lint. Het onderhavige initiatief past niet op alle punten binnen de voorwaarden.

Door middel van een omgevingsvergunning buitenplanse afwijking, artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wabo kan afgeweken worden van het bestemmingsplan en kan de nieuwe woning mogelijk gemaakt worden. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient als onderbouwing van de voorgenomen afwijking van het geldende bestemmingsplan.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Hornweg in de gemeente Aalsmeer. De planlocatie bestaat uit een onbebouwd weide perceel. De planlocatie is kadastraal bekend als de gemeente Aalsmeer sectie B, nummer 10215 en heeft een oppervlakte van circa 1237 m².

Op de navolgende afbeeldingen is de ligging van het perceel weergegeven.



1.4 Leeswijzer

De opbouw van deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt. Na de inleiding in dit hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van het project. Daarbij wordt ingegaan op de bestaande situatie en de beoogde situatie in relatie tot de vigerende

planologische regeling. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de voorwaarden vanuit het ruimtelijke beleid van rijk, provincie en gemeente. De omgevingsaspecten komen in hoofdstuk 4 aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bouwplan toegelicht. Hoofdstuk 6 is het slothoofdstuk en bevat de samenvatting en eindconclusie.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het projectgebied is in de bestaande situatie nog onbebouwd.

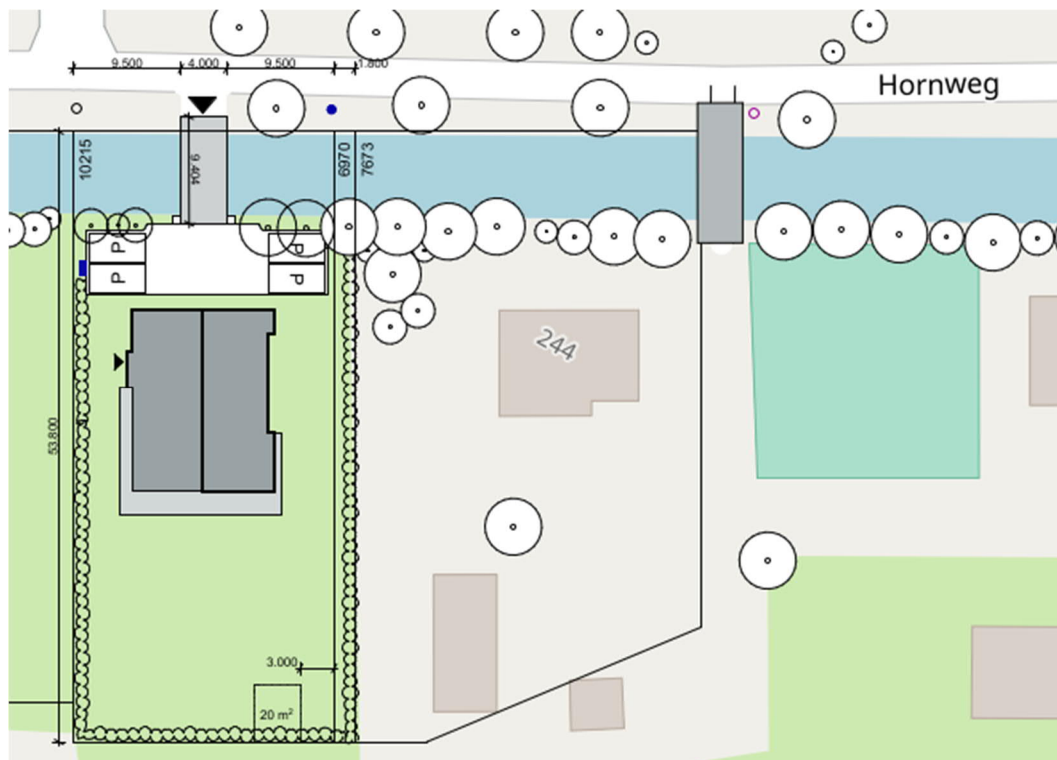
Op onderstaande afbeelding is de planlocatie en directe omgeving hiervan weergegeven.



2.2 De ontwikkeling

De ontwikkeling heeft betrekking op de ontwikkeling van één vrijstaande woning in het bestaande bebouwingslint aan de Hornweg. Deze weg wordt gekenmerkt door in hoofdzaak (half)vrijstaande woonbebouwing individueel vormgegeven. Er is sprake van een zogenaamde meer generatiewoning waar de eigenaar van het perceel samen met de (schoon-)ouders kunnen wonen als één huishouden.

De nieuw te bouwen woning krijgt een diepte van 15.00 meter en een breedte van ca 12.00 meter de hoogte van de woning bedraagt 10 meter. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het perceel wordt een in- en uitrit aangelegd met een breedte van 4.00 meter. Op eigenterrein wordt een viertal parkeerplaatsen aangelegd.



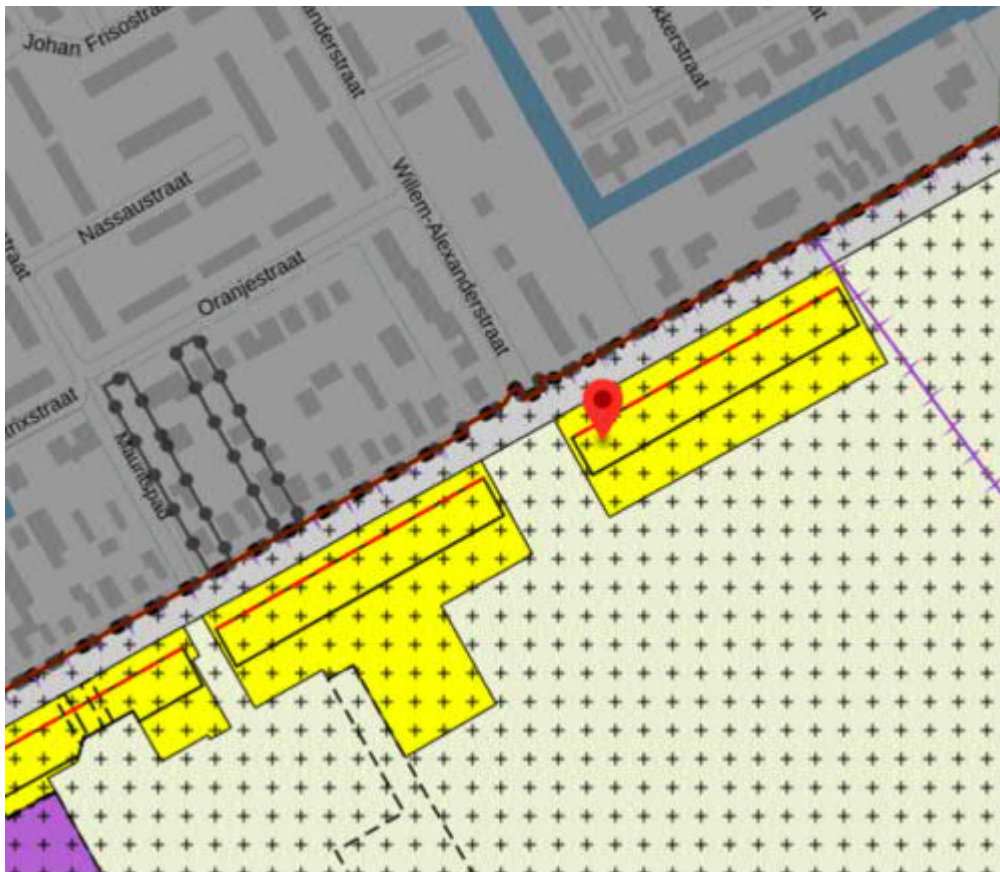
Situatie planontwikkeling



Impressie van de ontwikkeling

2.3 Bestemmingsplan

De locatie is gelegen binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan "Landelijk gebied Oost", vastgesteld door de raad van de gemeente Aalsmeer op 9 december 2015. Aan het perceel is de bestemming "Wonen – Lintbebouwing" toegekend. Deze gronden zijn bestemd voor het wonen in woongebouwen. Binnen deze bestemming zijn woningen, tuinen en erven, bijbehorende bouwwerken, overkappingen, parkeervoorzieningen en ontsluitingen ten behoeve van het wonen toegestaan. Het aantal woningen, zoals aanwezig op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost", mag niet worden vermeerderd. De gewenste ontwikkeling is met het oog hierop in strijd met het bestemmingsplan.



Uitsnede ruimtelijke plannen.nl plangebied

In artikel 15.7 van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied Oost" is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (Wijzigingsbevoegdheid 15.7.1 nieuwe woning), welke een bevoegdheid van burgemeester en wethouders bevat om extra woningen toe te staan ten opzichte van het bepaalde in artikel 15.2.2. sub a, om daarmee de bestaande woonlinten verder op te vullen en door te trekken. Het toepassing geven aan deze wijzigingsbevoegdheid is gebonden aan een aantal voorwaarden. De voorwaarden zijn: bij een vrijstaande woning de perceelsbreedte minimaal 25 meter dient te bedragen;

- a. bij een blok tweekappers de perceelsbreedte in totaal minimaal 40 meter dient te bedragen;
- b. van de perceelsbreedten zoals zijn genoemd onder a en b van dit onderdeel mag worden afgeweken tot een perceelsbreedten van minimaal 18 meter respectievelijk 26 meter indien de stedenbouwkundige situatie daartoe aanleiding geeft, mits:
 1. de frontbreedte van het hoofdgebouw inclusief aan- en uitbouwen niet meer bedraagt dan 50% van de perceelsbreedte; en
 2. het perceel zich voegt in de ritmiek van het bestaande lint.
- c. andere type woningen niet zijn toegestaan;
- d. verder de bouwregels als opgenomen in [15.2.2](#) van dit artikel in acht moet worden genomen;
- e. aangetoond wordt dat de nieuwe woning ruimtelijk en milieutechnisch past binnen de locatie, waaronder een akoestisch onderzoek;
- f. aangetoond wordt dat de nieuwe woning geen nadelige effecten heeft op de waterhuishouding;
- g. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

De ontwikkeling is passend binnen de criteria van het lintenbeleid. Op één punt is het initiatief in strijd met het lintenbeleid 2^e herziening van de gemeente Aalsmeer en dat betreft de doorsnijding van de gootlijn van de oostgevel. In het lintenbeleid is opgenomen dat de maximale goothoogte per dakvlak voor maximaal 30% mag worden doorsneden. De doorsnijding van de gootlijn bedraagt meer dan 30% van de lengte van de gootlijn en is hiermee in strijd. In hoofdstuk 3 (Beleid) wordt nader ingegaan op het voornoemde gemeentelijke lintenbeleid.

HOOFDSTUK 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. De NOVI moet Nederland voorbereiden op de grote uitdagingen die de komende jaren opgepakt moeten worden. Internationale tot lokale ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering zijn voorbeelden van deze opgaven. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed.

Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen. Inhoudelijke keuzes kunnen in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. De NOVI moet Nederland houvast bieden om keuzes voor de leefomgeving sneller en beter te kunnen maken.

De NOVI is opgesteld als voorbereiding om de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. In de NOVI zijn vier landelijke prioriteiten vastgesteld, aan de hand van deze prioriteiten is een toekomstperspectief voor 2050 vastgesteld en brengt de NOVI de lange termijn visie in beeld. De vier prioriteiten zijn:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Conclusie

Het rijksbeleid is in veel gevallen te abstract om voor kleine ontwikkelingen kaderstellend te zijn. De ontwikkeling van 1 woning in Aalsmeer draagt niet direct bij aan de rijksdoelstelling, maar vormt ook geen belemmering. De kleinschaligheid van de ontwikkeling leidt er toe dat de NOVI geen invloed heeft op de ontwikkeling en vice versa.

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de Ladder voor duurzame verstedelijking verankerd

(zie artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro). Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt gestreefd naar een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele projecten.

In de praktijk werd de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking als lastig ervaren. Daarom is op 1 juli 2017 het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. De derde trede is geschrapt en de eerste twee treden zijn samengevoegd. Hiermee is de 3-trapsstructuur losgelaten. Ook zijn de termen 'actueel' en 'regionaal' geschrapt die waren opgenomen in de voormalige eerste trede. De Ladder voor duurzame verstedelijking bestaat nu uit twee onderdelen. Het tweede lid van artikel 3.1.6 van het Bro omvat de Ladder voor duurzame verstedelijking en luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivatie waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' is nader gespecificeerd in de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie ABRvS van 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1421). De Afdeling noemt in de uitspraak de uitgangspunten die zij hanteert voor de beoordeling of een voorziene ontwikkeling voldoende substantieel is om als stedelijke ontwikkeling te kunnen gelden. Op 28 juni 2017 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een overzichtuitspraak gedaan over de Ladder voor duurzame verstedelijking (zie ABRvS van 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724). Ook hier is het begrip 'stedelijke ontwikkeling' nader gespecificeerd. Indien het om een woningbouwlocatie gaat, geldt het volgende uitgangspunt:

"Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, Bro, kunnen worden aangemerkt, kan deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt."

Conclusie

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 1 vrijstaande woning in bestaand stedelijk gebied. Ten opzichte van de bestaande planologische mogelijkheden betreft het een uitbreiding van 1 zelfstandige woning. De beoogde ontwikkeling kan niet gezien worden als een stedelijke ontwikkeling en dient daarom niet getoetst te worden aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (inmiddels NOVI) is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit omvangt alle ruimtelijke Rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmings- en inpassingsplannen. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen, inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het besluit kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit. De 14 nationale belangen in het Barro zijn:

1. Rijksvaarwegen
2. Mainportontwikkeling Rotterdam
3. Kunstfundament
4. Grote rivieren

5. Waddenzee en waddengebied
6. Defensie
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
8. Electriciteitsvoorziening
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
10. Natuurnetwerk Nederland
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

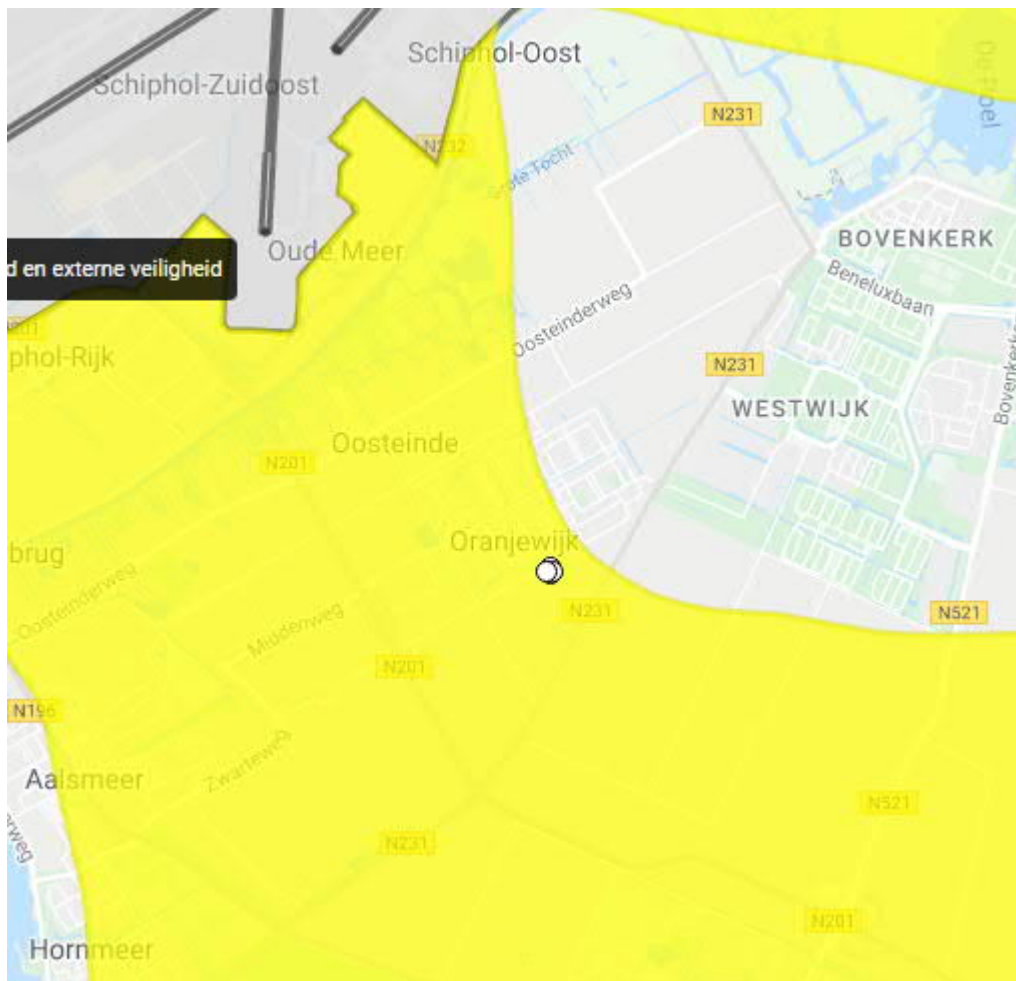
Conclusie

De in het Barro juridisch verankerde nationale belangen hebben geen van allen betrekking op het plangebied of de ontwikkelingen die daar zijn gepland. Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

De ruimtelijke consequenties van het rijksbeleid voor Schiphol zijn geformuleerd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik van bebouwing, bouwhoogte en functies met een vogelaantrekkende werking.

Op 1 januari 2018 is een nieuwe versie van het LIB van kracht geworden. Gemeenten hebben daarin meer ruimte gekregen voor een afweging tussen enerzijds het beperkt houden van de hinder door luchtvaartgeluid en anderzijds woningbouw. De 20 Ke-contour is nu ook in het LIB opgenomen als LIB5-gebied. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft wel de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd. In het bestaand stedelijk gebied binnen de 20 Ke-contour gelden geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw.



Ligging plangebied binnen LIB zone 5

☐	☐	LIB 1: Sloopzone woningen vanwege externe veiligheid
☐	☐	LIB 2: Sloopzone woningen vanwege geluid
☐	☐	LIB 3: Beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten
☐	☐	LIB 4: Beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen
☒	☐	LIB 5: Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

Conclusie

Het plangebied bevindt zich in zone 5 van het beperkingengebied, zoals genoemd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Artikel 2.2.1d van het LIB geeft daarbij aan dat op de gronden die aangewezen zijn met zone 5 geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan buiten bestaand stedelijk gebied. Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Daarmee kan medewerking worden verleend aan dit initiatief.

Externe veiligheid

Daarnaast moet op grond van artikel 2.2.1d van het LIB gemotiveerd worden op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Voor de onderbouwing van mogelijk gevaar kan gebruik worden gemaakt van het 'Stappenplan LIB 5 voor externe veiligheid', dat is opgesteld in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze stappen zijn als volgt:

1. Er wordt bepaald of een aanvraag omgevingsvergunning of een initiatief past binnen het bestemmingsplan en welke overige wet- en regelgeving van toepassing is;
2. Er wordt geïnventariseerd welke elementen een rol spelen voor het desbetreffende initiatief;
3. Er wordt beoordeeld of overleg met de veiligheidsregio noodzakelijk is;
4. Deze stap heeft als resultaat een concrete tekst die in de onderbouwing van de omgevingsvergunning dan wel in de plantoelichting wordt opgenomen om aan de motiveringsplicht te voldoen.

Ad 1) Uit de voorliggende paragraaf en de overige paragrafen van deze ruimtelijke onderbouwing volgt dat het initiatief niet past binnen het bestemmingsplan, in LIB5 ligt en in overeenstemming is met overige wet- en regelgeving.

Ad 2) Het risico van een vliegtuigongeval neemt toe naarmate de intensiteit van het ruimtegebruik toeneemt. Bij het voorgenomen plan neemt de intensiteit van het ruimtegebruik nauwelijks toe. Van belang is hierbij ook de aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare objecten op de grond, waardoor vervolgschade kan ontstaan. In en nabij het plangebied ontbreken deze objecten. De kans op een vliegtuigongeval nabij het plangebied is zeer klein. Deze kans is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de zone 3 van het beperkingengebied. Een kans van 1 op de miljoen per jaar is dusdanig gering dat het risico aanvaardbaar wordt geacht.

Om de risico's bij een vliegtuigongeval zo laag mogelijk te houden kunnen maatregelen ten behoeve van bestrijdbaarheid van de gevolgen, zoals het verbeteren van vlucht- en toegangswegen voor hulpdiensten, en de zelfredzaamheid van personen, zoals voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen, getroffen worden. Het plangebied is goed te ontvluchten en goed bereikbaar voor hulpdiensten. Het uitgangspunt voor de beoogde woning is dat bewoners zichzelf en anderen goed kunnen redden. Er worden geen functies voorzien voor personen met een minder fysieke gesteldheid, die daardoor een beperkte zelfredzaamheid hebben. Verder is het advies aan personen om bij vliegtuigongeval niet te gaan kijken, afstand te houden bij brand vanwege hitte, giftige rook en mogelijk vrijkomende gevaarlijke stoffen en 112 te bellen.

Ad 3) Er is geen noodzaak om nader advies van De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland te vragen.

Ad 4) Aan de motivering van stap 4 liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

- Vergelijking met andere risico's en risicoprofiel: zoals bovenstaand is toegelicht is de waarschijnlijkheid van een vliegtuigongeval zeer beperkt. Vergeleken met andere risicobronnen zoals reguliere branden, verkeersongevallen en wateroverlast, is het risico zeer laag. Met het voorgenomen plan verbetert de ruimtelijke kwaliteit. In de toekomstige situatie wordt meer levendigheid verwacht, wat een positief effect op de sociale veiligheid heeft. Er wordt geadviseerd het risico op een vliegtuigongeval, vergeleken met andere risico's en rekening houdend met de positieve uitwerking van het plan, aanvaardbaar te achten.
- Beschrijving van de maatregelen, zelfredzaamheid en vluchtroutes: de locatie is bereikbaar voor hulpdiensten via de Machineweg, Hornweg en Legmeerdijk. De initiatiefnemer zal de toekomstige bewoners van de beoogde woning informeren over de risico's en over hoe zij moeten handelen bij een vliegtuigongeval. De vluchtroutes bevinden zich in meerdere windrichtingen. Direct grenzend aan het plangebied is open water aanwezig dat gebruikt kan worden voor de

bluswatervoorziening. Het beoogde plan zal voldoen aan de veiligheidseisen die volgen uit het Bouwbesluit 2012.

Conclusie

Er dient vermeld te worden dat sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer. Het plangebied ligt binnen de 20 Ke-contour. De provincie Noord-Holland heeft in de provinciale verordening bepaald dat er rekenschap gegeven dient te worden van het feit dat op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Het gaat om een binnenstedelijke locatie waar al woningen toegestaan zijn. Initiatiefnemer is zelf de toekomstige bewoner van de nieuwe woning en is zich bewust van de geluidssituatie ter plaatse.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH 2050

Op 19 november 2018 is de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. Dit beleidsdocument vervangt de Provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. In de omgevingsvisie staat beschreven hoe de provincie de ambities wil realiseren voor de belangrijkste ontwikkelingen zoals klimaatverandering, de overgang naar duurzame energie, verdere verstedelijking, bereikbaarheid, een gezonde leefomgeving, de economische transitie en natuur en biodiversiteit. De omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit.

De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Daarnaast worden er vijf bewegingen geschetst, die laten zien hoe er wordt omgegaan met deze ontwikkelprincipes. Het betreft onderstaande vijf bewegingen:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend;
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert;
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden;
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie;
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economische duurzame agrarische sector centraal.

De bewegingen verbinden de economische kansen aan het versterken van de leefbaarheid, juist met het oog op duurzame economische groei. Met de visie wordt de juiste koers uitgezet om ook in 2050 een economisch concurrerende en leefbare provincie Noord-Holland te zijn en te blijven.

Conclusie

De ambitie van de provincie is onder andere het streven naar een goede balans tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling. Om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te behouden en te versterken is een goed beheer van de bestaande kwaliteiten en het toevoegen van nieuwe kwaliteiten van belang. Er dient voldaan te worden aan de wettelijke basiskwaliteit voor een gezonde en veilige leefomgeving. Voor de leefomgevingskwaliteit is het essentieel de waarden en karakteristieken van het landschap en de cultuurhistorie te benoemen, te behouden en waar nodig adequaat te herstellen en waar mogelijk te versterken en te ontwikkelen.

Met de beoogde ontwikkeling wordt er een nieuwe woning gebouwd en wordt de ruimtelijke kwaliteit van het (thans braakliggende) perceel verbeterd. De nieuwe woning is eveneens goed passend in de bestaande bebouwing. Gesteld kan worden dat het beoogde initiatief in lijn is met de ambities uit de Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de eerste stappen gezet om de ambities, ontwikkelprincipes en sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie, vastgesteld op 19 november 2018, vorm te geven en wordt er een start gemaakt met werken in de geest van de Omgevingswet. Echter valt de Omgevingsverordening NH2020 nog onder de huidige wet- en regelgeving.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn alle regels van de provincie die gaan over de fysieke leefomgeving samengevoegd. Merendeel van de regels in deze verordening zijn vrijwel ongewijzigd gebleven ten opzichte van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2010. Echter zijn een aantal onderdelen wel gewijzigd of nieuw. Belangrijke gewijzigde en nieuwe onderdelen zijn het Landelijk Gebied, Bijzonder provinciaal landschap, de mogelijkheden voor kleinschalige woningbouw in landelijk gebied en de ruimte voor windenergie in de MRA regio. De omgevingsverordening heeft de volgende doelstellingen:

- Het bereiken van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te bereiken;
- Het behoud en herstel van de biologische diversiteit;
- Het in standhouden en doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

Daarnaast is het doel om de provinciale regels in meer samenhang en op een meer overzichtelijke manier kenbaar te maken.

Relevantie onderhavig plan

In combinatie met de beoogde functie (wonen) zijn ter plaatse van de planlocatie de volgende relevante werkingsgebieden van kracht: Agrarische bedrijven, Bodemsanering, MRA Landelijk gebied, LIB5 zone Schiphol van toepassing.

Agrarische bedrijven

In het artikel is de ruimtelijke inpassing van het agrarisch bouwperceel een leidend principe. Echter zit er op deze locatie geen agrarisch bedrijf en hebben de gronden evenmin een agrarische bestemming in het vigerende bestemmingsplan.

LIB 5 zone Schiphol

Dit werkingsgebied moet in samenhang worden gezien met het bepaalde in het Luchthavenindelingsbesluit. Er worden regels gesteld met het oog op het waarborgen van terughoudendheid met woningbouw in het landelijk gebied binnen de LIB 5 zone Schiphol en het expliciet meewegen van luchtvaartgeluid in ruimtelijke plannen waarin woningen worden toegevoegd binnen de LIB 5 zone Schiphol. De zogenaamde rekenschap geven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer op de planlocatie in de 20 Ke-contour is verder uitgewerkt in paragraaf 3.1.4. Daarbij wordt ook gemotiveerd welke redenen ertoe hebben geleid om op de planlocatie een extra woning mogelijk te maken.

Bodemsanering

Het doel is om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Dat betreft onder meer ontwikkelingen in de ondergrond. Zie paragraaf xxx (Bodem). Voor het onderhavige project is een bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis van

de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek bestaan er geen belemmeringen voor het toekomstige gebruik van de locatie voor woningbouw.

MRA – Landelijk gebied

Het perceel is op grond van de Omgevingsverordening NG2020 gelegen binnen de werkingsgebieden "Landelijk Gebied" en "MRA – Landelijk Gebied".

Artikel 6.9 van de verordening is op het perceel van toepassing. Deze bepaling luidt:

Artikel 6.9 MRA Landelijk Gebied

1. Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied MRA landelijk gebied niet voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.
2. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in functiewijziging van een stedelijke functie of van een agrarisch bouwperceel naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 - a. Ter plaatse van de bestaande stedelijke functie of het agrarisch bouwperceel is ten minste één bedrijfswoning planologisch toegestaan;
 - b. De functiewijziging naar een woonfunctie beperkt de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet;
 - c. De bestaande bedrijfsbebouwing op de overige gronden wordt gesloopt en aan deze gronden wordt een bestemming toegekend zonder bouwmogelijkheden; en
 - d. Een tweede burgerwoning is alleen mogelijk als meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan bestaande bedrijfsbebouwing op het bestemmingsvlak wordt gesloopt.
3. In afwijking van het eerste lid kan een nieuwe burgerwoning worden toegestaan, indien deze woning wordt gesitueerd in een dorpslint en hierbij een aanwezige bedrijfswoning binnen het werkingsgebied glastuinbouwconcentratiegebied wordt wegbestemd en gesloopt.
4. In afwijking van het eerste lid kan een ruimtelijk plan voorzien in een functiewijziging van een karakteristieke boerderij naar een woonfunctie waarbij de karakteristieke boerderij mag worden gesplitst in meerdere burgerwoningen, indien geen afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter van de bebouwing.

Het initiatief betreft een kleinschalige woningbouwontwikkeling van één vrijstaande woning. Er kan in dit geval niet worden voldaan aan de voorwaarden in het derde lid van artikel 6.9. De geplande woning is weliswaar gelegen in een dorpslint, maar er is echter geen sprake van een aanwezige bedrijfswoning en er kan derhalve niet worden voorzien in sloop van een bestaande bedrijfswoning.

De verordening staat gezien artikel 6.9 in de weg aan de gewenste ontwikkeling voor woningbouw, zodat een ontheffing vereist is.

Op 23 maart 2022 heeft de provincie de benodigde ontheffing van de Omgevingsverordening NH 2020 verleend.

Conclusie:

Geconcludeerd kan worden dat er verder geen relevante aanvullende eisen zijn ten aanzien van het voorgenomen plan vanuit de Omgevingsverordening NH2020 waarmee gesteld kan worden dat het plan uitvoerbaar is.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

Het actuele ruimtelijke beleid van de gemeente is vastgelegd in de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente op 26 november 2009. De Gebiedsvisie heeft de status van structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 worden de ontwikkelingen die op basis van de Aalsmeerse Gebiedsvisie zijn ingezet als uitgangspunt genomen voor een analyse van de status quo en een aanduiding van de ontwikkelingskoers voor het komende decennium.

Ingevolge de gebiedsvisie dient het ruimtelijke beleid van de gemeente gericht te zijn op een duurzame en kwalitatief sterke ontwikkeling van economie, wonen en recreatie met als voorwaarde het behoud van de leefbaarheid, het dorpse karakter, de bereikbaarheid en het op peil brengen van voorzieningen. De aandacht dient verlegd te worden van uitbreiding naar verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Functies of ontwikkelingen die dit frustreren moeten worden tegengegaan.

Uit de gebiedsvisie volgen een aantal thema's die in het kader van de kwaliteit van de leefomgeving aandacht behoeven. Daarbij gaat het in de eerste plaats om de aanwezigheid van groen en water in de woonomgeving. Bij nieuwe ontwikkelingen in de woonbuurten dient het structurerende groen en water in de wijk te worden behouden en, waar mogelijk, versterkt. Op grond van de Gebiedsvisie wordt de kwaliteit van de woonomgeving ook gedefinieerd door de mate waarin sprake is van een kenmerkende, samenhangende structuur. Nieuwe ontwikkelingen dienen deze samenhang en herkenbaarheid als uitgangspunt te nemen en te bekrachtigen. Op het gebied van wonen wil de gemeente de accenten verleggen en meer aandacht besteden aan de kwaliteit van de woonomgeving. Maar tegelijkertijd wil Aalsmeer ook het woningaanbod op peil houden en in de toekomst geschikte woningen kunnen blijven aanbieden, passend bij de vraag en het karakter van Aalsmeer. Het gaat dus om een accentverschuiving: blijven bouwen, maar met meer oog voor kwaliteit.

Conclusie:

Volgens de bij de gebiedsvisie behorende kaart ligt de ontwikkeling niet in één van de vijf in de gebiedsvisie onderscheiden deelgebieden. De voorliggende ontwikkeling past binnen het ruimtelijk beleid van de gemeente, zoals in de Gebiedsvisie beschreven.

3.3.2 Welstandsnota Aalsmeer 2021

In de Welstandsnota is het uitgangspunt dat een zwaar welstandsregime van toepassing is voor waardevolle gebieden en gebieden met belangrijke (cultuurhistorische) waarden. Deze nota wijst nadrukkelijk ook gebieden aan waar het welstandsregime aanmerkelijk wordt versoepeld. Tevens worden bepaalde bouwactiviteiten en gebieden aangewezen als welstandsvrij. Met dit beleid wordt zorgvuldig omgegaan met de bebouwing en de openbare ruimte waarin deze is geplaatst, maar ook vrijheid wordt gegeven aan inwoners en bedrijven waar dit mogelijk is. Doel is vermindering van de regeldruk en versnelling van de procedures.

Conclusie:

Voor het geldt een regulier welstandsregime. Het plan is voorgelegd bij welstand en akkoord bevonden.

3.3.3 Nota Parkeernormen Aalsmeer 2016

Eind 2012 heeft het CROW (Landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer) nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. De 'oude' cijfers dateren van 2004 en dienden als basis

voor de parkeernormen zoals vastgesteld in het Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan (AVVP). In het AVVP zijn echter alleen normen opgenomen voor de categorie 'wonen'.

De aanleiding voor deze Nota Parkeernormen Aalsmeer is als volgt:

- Naast de normen voor de categorie wonen zijn er nog geen parkeernormen vastgesteld voor Aalsmeer en Kudelstaart;
- De parkeernormen uit 2004 en uit het AVVP zijn niet meer actueel;
- De nieuwe kencijfers van het CROW zijn gebaseerd op de meest actuele en recente ervaringscijfers;
- Parkeernormen moeten vanaf 2018 opgenomen zijn in bestemmingsplannen. Door in toekomstige bestemmingsplannen via de regels een verwijzing op te nemen naar deze Nota Parkeernormen inclusief toepassingsregels wordt aan deze verplichting voldaan en geldt voor iedereen een eenduidig kader.

Het vaststellen van parkeernormen en toepassingsregels is om diverse redenen belangrijk en nuttig. Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in een planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars is met deze nota duidelijk welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag. Bovendien bevat de nota duidelijke toepassingsregels om uit te leggen hoe de parkeernormen gehanteerd moeten worden. Hierdoor zorgen we er als gemeente voor dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat mogelijk verwachte parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Voor woningen gelden de volgende parkeernormen (dit is inclusief bezoekers):

- Woning groot > 140 m², 2,2 parkeerplaatsen per woning
- Woning middel 100 m²-140 m², 1,9 parkeerplaatsen per woning
- Woning klein < 100 m², 1,5 parkeerplaatsen per woning

Conclusie:

De voorgenomen ontwikkeling kan gezien worden als een 'woning groot'. Voor deze woning geldt een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woning. Er worden op eigen terrein vier parkeerplaatsen gerealiseerd.

3.3.4 Woonagenda 2020

Aalsmeer is een gemeente waar mensen graag wonen en blijven wonen. Het gaat daarbij om relatief veel jonge mensen. Een goede doorstroming van de woningmarkt is daarbij van groot belang. Om goed in te spelen op de actualiteiten is de Woonagenda 2020 vastgesteld.

In de Woonagenda 2020 is vooral veel aandacht voor uitbreiding van het aantal koopwoningen in het goedkope middensegment, starterswoningen en meer levensloopbestendige woningen voor ouderen. De afspraak hierbij is om het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk te laten. Ook zoekt de gemeente naar creatieve, nieuwe woonvormen op nieuwe locaties en in bestaande panden en faciliteren zij organisaties die alternatieve woon(zorg)vormen ontwikkelen. Daarnaast geeft de gemeente vorm aan veilige en betaalbare huisvesting voor arbeidsmigranten.

In de Woonagenda zijn, naast de continuering van beleid, alle recente trends en ontwikkelingen verwerkt. Er is gekozen om geen einddatum aan deze Woonagenda te geven. Het beleidsdeel verandert de komende periode niet en het uitvoeringsdeel geeft voldoende wendbaarheid om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Conclusie:

De voorgenomen ontwikkeling past in de Woonagenda. Door het toevoegen van deze woning kan doorstroming ontstaan. Parkeren vindt plaats op eigen terrein.

3.3.5 Lintenbeleid

Het doel van de op 22 december 2011 vastgestelde beleidsnota "Ruimtelijke beoordeling bouwen in de Linten van Aalsmeer" is om te komen tot een helder toetsingskader voor het beoordelen van ontwikkelen in woonlinten. Inzet van het beleid is om bestaande lintenstructuur te behouden en te versterken. De linten van Aalsmeer hebben van oorsprong een hoge landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteit.

Op grond van de beleidsnota worden de Kudelstaartseweg en de Herenweg gerekend tot de historische linten en de Mijnsheerenweg en Hoofdweg tot de planmatig aangelegde linten. Om de lintenstructuur te beschermen zijn in het lintenbeleid verschillende ruimtelijke en architectonische uitgangspunten geformuleerd, waarmee bij ontwikkelingen in de linten rekening gehouden dient te worden. Naast algemene ruimtelijke voorwaarden die aan ontwikkelingen binnen worden gesteld, gelden voor de verschillende linten tevens specifieke voorwaarden afgestemd op het oorspronkelijke kenmerkende karakter van het betreffende lint.

Op 18 juni 2020 heeft de gemeenteraad het Lintenbeleid 2e herziening vastgesteld. In dit beleidsdocument zijn de linten van Aalsmeer beschreven en is aangegeven onder welke ruimtelijke randvoorwaarden het toevoegen van een woning is toegestaan. Uitgangspunt is het aanscherpen en actualiseren van het bestaande kader. Bovendien zijn stedenbouwkundige - en architectonische uitgangspunten opgenomen waaraan het bouwen van een woning in de linten van Aalsmeer moet voldoen. Het lintenbeleid is overgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

Een aantal eisen uit het lintenbeleid: het perceel waarop het lintwoonhuis gebouwd wordt dient breder te zijn dan 25 meter, het huis moet in de bestaande bebouwingritmiek passen en de oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan dat vergunningsvrij zou kunnen worden toegestaan. Van dat laatste kan gemotiveerd worden afgeweken. Dit kan aan de orde zijn bij nieuwbouw van een woning op bouwpercelen die voorheen in gebruik waren als (agrarisch- of jachthaven) bedrijf en waar de bedrijfsopstallen nog verwijderd dienen te worden. Een grotere oppervlakte kan worden toegestaan mits voldaan wordt aan beide volgende uitgangspunten:

- Ontstening van het gebied is uitgangspunt. De oppervlakte van de vrijstaande bijbehorende bouwwerken dient een aanzienlijke reductie te zijn van de aanwezige bedrijfsopstallen. De mate van reductie kan per type gebied verschillen;
- Vrijstaande bijbehorende bouwwerken mogen niet voor bewoning worden gebruikt.
- Daarnaast geeft het lintenbeleid onder voorwaarden de mogelijkheid voor het realiseren van een ondergrondse parkeerkelder.

De Hornweg is een planmatig aangelegd lint. Planmatig aangelegde linten zijn veelal linten die na de droogmakerij van een polder zijn aangelegd. Vervolgens zijn er planmatige wegen aangelegd. Het grote verschil met de historische linten is dat de wegen van de planmatig aangelegde linten kaarsrecht zijn. Deze linten hebben strakke lijnen in hun landschappelijke structuur.

De Hornweg is evenals de Aalsmeerderweg aangelegd na de droogmaking van de Oosteinderpoel. Deze weg wordt gekenmerkt door overwegend vrijstaande kleinschalige woonbebouwing, één bouwlaag met kap. Het is een van de weinige linten in Aalsmeer waar, door de aanwezigheid van laanbeplanting, de weg een groene (lommerrijke) uitstraling heeft. De bomen dragen bij aan de belevingswaarde van deze weg. Achter de lintbebouwing vinden grootschalige ontwikkelingen plaats, zoals de ontwikkeling van

Green Park Aalsmeer, de bouw van Nieuw Oosteinde en de doorsnijding van de nieuwe N201 met bijbehorend viaduct. Door al deze ontwikkelingen heeft dit gebied zijn oorspronkelijke agrarische functie verloren

Om de lintenstructuur te beschermen zijn in het lintenbeleid diverse ruimtelijke en architectonische uitgangspunten geformuleerd. De uitgangspunten hebben onder meer betrekking op de bouwperceelbreedte, de rooilijn, de bebouwingsrichting, de bebouwingsbreedte en –diepte en de goot- en bouwhoogte. Deze eisen hebben (gedeeltelijk) vertaling gevonden in de voorwaarden voor de wijzigingsbevoegdheid. Aan die voorwaarden voldoet het initiatief.

Naast de algemeen geformuleerde uitgangspunten zijn voor bepaalde linten specifieke uitgangspunten opgenomen. Voor de Hornweg zijn dat:

- Versterken visuele relatie met het achtergelegen gebied;
- Op de kruising Hornweg/Machineweg is bebouwing toegestaan met een bouwhoogte van maximaal 2 bouwlagen met kap, goothoogte van maximaal 6 meter, bouwhoogte maximaal 12 meter;
- Geen verdere lintbebouwing ter plaatse van Hornweg 261 (boerderij, gemeentelijk monument);
- Bij de als 'monument' aangewezen woning is de huidige bouwmassa uitgangspunt;
- Woningen mogen een minder ingetogen karakter hebben.

Beoordeling van de gevraagde omgevingsvergunning

De Hornweg is één van de lintwegen van Aalsmeer welke wordt gekenmerkt door in hoofdzaak vrijstaande woningen individueel vormgegeven. Voor aanvragen in strijd met het bestemmingsplan is het lintenbeleid 2^e herziening toetsingskader. De woning voldoet aan de volgende criteria van het lintenbeleid:

- Goothoogte max. 4,5 meter, bouwhoogte max. 10 meter (m.u.v. oostgevel);
- Frontbreedte max. 12 meter (max. 50% van de kavelbreedte);
- Bouwdiepte op de verdieping max. 15 meter.

Op één punt is de aanvraag in strijd met het lintenbeleid 2^e herziening en dat betreft de doorsnijding van de gootlijn van de oostgevel. In het lintenbeleid is opgenomen dat de maximale goothoogte per dakvlak voor maximaal 30% mag worden doorsneden. De doorsnijding van de gootlijn bedraagt meer dan 30% van de lengte van de gootlijn en is hiermee in strijd.

Overigens is bij deze woning een onderscheid in overschrijding van de gootlijn bij zowel westkant, geringe overschrijding van ca. 2,4 meter en een langere overschrijding van ca. 7,5 meter. De woning heeft een diepte van 15 meter, de kap steekt aan beide zijnde door met 0,5 meter waardoor er sprake is van een gootlengte per dakvlak van 16 meter x2 = totale gootlengte 32 meter. Indien hiervan 30% mag worden doorsneden dan bedraagt de lengte van de doorsnijding ca. 9,6 meter.

In het lintenbeleid is een ontheffing opgenomen "Ontheffing criteria Lintenbeleid" waarin wordt aangegeven dat gemotiveerd van de criteria van het lintenbeleid kan worden afgeweken indien er geen ruimtelijke bezwaren zijn.

Mogelijk kan bij de 3^e herziening van het lintenbeleid worden overwogen om i.p.v. een doorsnijding van maximaal 30% per dakvlak op te nemen, maximaal 30% van de totale gootlengte met dien verstande dat de woning zich aan de straatzijde manifesteert als een woning van maximaal anderhalve bouwlaag met kap. Een dergelijke bepaling geeft meer ontwerpvrijheid terwijl het uitgangspunt woningen met kap langs de linten gehandhaafd blijft.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief past binnen de algemene uitgangspunten in het gemeentelijk beleidskader voor wonen in het lint.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Bodem

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen regels stellen voor een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat de bodemkwaliteit en de voorgenomen bestemming met elkaar in overeenstemming dienen te zijn. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt zo nodig middels een historisch onderzoek (eventueel aangevuld met een nader bodemonderzoek) bepaald. Het is niet toegestaan om de bouwen op verontreinigde grond. Om erachter te komen of de bodem verontreinigd is, zal een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd. Op basis van dit vooronderzoek zal een verkennend bodemonderzoek worden opgesteld.

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en de bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven steefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden)
- Schone bodems (beneden streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden).

Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht. Dit besluit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Het doel van het Besluit bodemkwaliteit is duurzaam bodembeheer. Dat wil zeggen: een balans tussen bescherming van de bodemkwaliteit voor mens en milieu en gebruik van de bodem voor maatschappelijke ontwikkelingen zoals woningbouw of aanleg van wegen. Tevens biedt het besluit meer mogelijkheden voor grondverzet.

Conclusie

De onderzoekslocatie is gelegen in een woon-/kassengebied ten oosten van het centrum van Aalsmeer. De locatie betreft een braakliggend terrein/weiland ter grootte van circa 1.150 m². De locatie is in gebruik als paardenweide. De bodem is volledig onverhard. Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Terrascan B.V., rapportage T.20.10869 juni 2020 zie bijlage 3). Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er geen belemmeringen voor het toekomstige gebruik van de onderzoekslocatie ten behoeve van woningbouw.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan totdat de Omgevingswet in werking treedt. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere de Monumentenwet is hierin opgegaan. Op basis van de Erfgoedwet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Artikel 5.10 lid 1 van de Erfgoedwet stelt namelijk: "degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig bij onze Minister".

Archeologie

Voor de voorgenomen ontwikkeling is de archeologische waardekaart van de gemeente Aalsmeer geraadpleegd.

De archeologische verwachting voor het gebied is laag, zodat alleen bij grootschalige ontwikkelingen de noodzaak bestaat nader archeologisch onderzoek uit te voeren (oppervlakte van 10.000 m² of groter en dieper dan 40 cm beneden maaiveld). Er is eveneens geen dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' aanwezig op het plangebied.

Cultuurhistorie

Op het plangebied zijn geen monumenten aanwezig of dorpsgezichten van toepassing. Dit blijkt uit de monumenten en dorpsgezichten kaart van de gemeente Aalsmeer. Er is tevens geen dubbelbestemming 'cultuurhistorie' aanwezig op het plangebied.

Conclusie

Het plangebied en de nabije omgeving kennen geen cultuurhistorische waarden. Het aspect cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Flora en Fauna

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft de soortenbescherming is per 1 januari 2017 de Flora- en faunawet samen met de Boswet en Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Onder de Wet natuurbescherming vervallen de tabellen 1, 2 en 3 waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatsrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kunnen voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' een vrijstellingsbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder beschermde soorten.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

De betreffende locatie is een braakliggende kavel met aan zuid- en westzijde een cypres haag gesitueerd. Deze haag zal behouden blijven.

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt de realisatie van een nieuwe woning mogelijk gemaakt. De beoogde ontwikkeling heeft mogelijk een negatief effect op beschermde flora en fauna (soortenbescherming), beschermde gebieden (gebiedsbescherming) en/of beschermde houtopstanden. Hiertoe is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (Blom Ecologie BV/Ecologisch advies & onderzoek, rapport BE/2021/428/r d.d. 30 april 2021/zie bijlage 4)

Conclusie

Uit het voornoemd onderzoek kan worden opgemaakt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot overtreding van soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming. De realisering van een woonhuis is uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

Stikstofdepositie

In de omgeving van het plangebied liggen op enige afstand verschillende Natura 2000 gebieden. Middels een stikstofberekening (berekening is tot stand gekomen op basis van de Aeriusversie 2021.0.5-20220328_855771c674 zie bijlage 5) blijkt dat het plan geen depositie veroorzaakt op omliggende natuurgebieden.

4.4 Geluid

De mate waarin het geluid het woonmilieu mag belasten is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh);

- Woningen;
- Geluidsgevoelige terreinen (bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen terrein dat vanwege de bestemming of het gebruik daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft);
- Andere geluidsgevoelige gebouwen (bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen gebouw dat vanwege de bestemming of het gebruik daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft, niet zijnde een woning).

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï.

In het kader van het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Oost' ter plaatse van het plangebied Hornweg naast 244 (242A), voor de nieuwbouw van 1 vrijstaande woningen, is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuw te realiseren woning.

De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn door NIPA milieutechniek BV in het rapport "Akoestisch onderzoek weg- en luchtverkeerslawaaï Hornweg (naast 244) te Aalsmeer, project N216709, d.d. 11 mei 2021 verwerkt (zie bijlage 6 en 7).

De planlocatie valt binnen de geluidzones van de Hornweg nabij de kruising met de Willem Alexanderstraat. Voor de Hornweg geldt een maximum toegestane snelheid van 50km/uur, voor de Willem Alexanderstraat geldt 30km/uur.

Het wegdek van de Hornweg bestaat uit dichtasfaltbeton en klinkers en de Willem Alexanderstraat uit dichtasfaltbeton (DAB).

In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting op de gevels van de te bouwen woning, veroorzaakt door de omliggende wegen, berekend. Er is gebruik gemaakt van verkeersprognoses voor het jaar 2030.

Volgens de Wet geluidhinder is een plan vergunbaar wanneer toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Een vereiste daarbij is dat de geluidsbelasting lager is dan de maximaal te verlenen hogere waarde voor die situatie.

Het toepassen van een stiller wegdek op de Hornweg voor dit bouwplan, is financieel niet doelmatig wanneer getoetst wordt aan het doelmatigheidscriterium uit de regionale Deelnota Hogere Waarden 2007. Verder zijn overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen direct langs de Hornweg niet inpasbaar vanuit landschappelijk oogpunt. Om deze redenen is het mogelijk een besluit hogere grenswaarde te verlenen. Verder moet het bouwplan voldoen aan het bouwbesluit en zal aan de woning geluidwerende maatregelen genomen worden, zodat er een acceptabel binnenniveau, zijnde 33 dB in nieuwbouwsituaties, wordt bereikt.

Conclusie

Er dient geconcludeerd te worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor het initiatief.

Op xxxxxxxpmxxxxx heeft het college van Burgemeester en wethouders het ontwerpbesluit Hogere Grenswaarde ter inzage gelegd. Hiertegen zijn wel/geen

zienswijzen ingebracht. Het besluit Hogere Grenswaarden d.d. xxpmmxx is opgenomen als bijlage 8 van de ruimtelijke onderbouwing.

4.5 Luchtkwaliteit

Artikel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wet Luchtkwaliteit), het Besluit niet in betekenende mate en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen grenzen aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en (zeer) fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}).

De Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen stellen dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien:

- De luchtkwaliteit ten gevolge van de plannen per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft;
- De plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% verstaan;
- De plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
- Gevoelige bestemmingen (waaronder scholen zorginstellingen) niet binnen 300 meter van een rijksweg en 50 meter van een provinciale weg worden gerealiseerd (of indien binnen deze zones geen sprake is van een (dreigende) overschrijding).

Het Besluit NIBM heeft een aantal NIBM-grenzen vastgesteld, waarvan met zekerheid kan worden gesteld dat de 3%-grens niet zal worden overschreden, te weten;

- Woningbouw: ≤ 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- Kantoorlocaties: ≤ 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, = 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

In alle overige gevallen of combinaties van bovenstaande grenzen zal middels een berekening moeten worden aangetoond of de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling omvat de realisatie van één woning ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden. De ontwikkeling valt daarmee ruim binnen de reikwijdte van het besluit 'Niet in betekenende mate' waarin de grens voor woningen is vastgesteld op 1500.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is met behulp van de 'Atlas leefomgeving' gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. De achtergrondconcentraties over 2020 van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) nabij het plangebied bedragen respectievelijk maximaal 16 µg/m³, 9 µg/m³ en 18 µg/m³. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en stikstofdioxide en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6 Bedrijven en Milieuzonering

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient de invloed van bestaande (of nieuw te vestigen) bedrijvigheid op de leefomgeving afgewogen te worden. Door middel van milieuzonering dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals wonen).

Milieuozonering heeft twee doelen:

- Het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere geluidgevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Milieucategorie	Gemengd gebied	Rustige woonwijk
1	0 meter	10 meter
2	10 meter	30 meter
3.1	30 meter	50 meter
3.2	50 meter	100 meter
4.1	100 meter	200 meter
4.2	200 meter	300 meter

Tabel: De VNG- richtafstandentabel

Conclusie

Het plangebied is, met uitzondering van de geluidzone Schiphol, niet gelegen binnen een milieuzone van enig bedrijf. Het aspect milieuozonering veroorzaakt geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Milieueffectrapportage

Beoordelingskader

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is volgens de Wet milieubeheer (Wm) verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In de Wm en in het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten die m.e.r. plichtig zijn (bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (bijlage D-activiteiten). M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Het bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu', die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de vaststelling van deze plannen en besluiten. Een belangrijk product van de m.e.r.-procedure is het milieueffectrapport (MER). Bij sommige besluiten is niet meteen duidelijk of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In deze grensgevallen moet eerst worden beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plicht. Dit gebeurt door middel van een aparte procedure, de zogenoemde m.e.r.-beoordeling. Deze m.e.r.-beoordeling is ook vereist voor activiteiten die onder de drempelwaarden van het Besluit m.e.r. liggen. In die gevallen moet het bevoegde gezag er zich van vergewissen dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Voor deze 'vergewisplicht' gelden geen vormvoorschriften en is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Wel moet in de vormvrije m.e.r.-beoordeling getoetst worden aan de bijlage III van de EEG-Richtlijn Milieueffectbeoordeling (85/337/EEG) getoetst.

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. De wijziging van het Besluit m.e.r. volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU van de Europese Unie. De artikelen 7.16 tot en met 7.20a van de Wm zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing, waarbij het niet uitmaakt of het een activiteit betreft boven of

onder de D-drempel. De gemeente dient op basis van een aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling een besluit te nemen of het opstellen van een milieueffectrapportage benodigd is.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De voorgenomen activiteit is opgenomen in bijlage D van het Besluit m.e.r. onder D11.2. Artikel 11.2 luidt: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterrein.' De volgende drempelwaarden worden hierbij gehanteerd:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen; of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de realisatie van 1 woning. De activiteit blijft dus ruim onder de bovengenoemde drempelwaarden.

Conclusie:

Aan de hand van de toetsing aan de selectiecriteria uit Bijlage III (EU-richtlijn 2014/52/EU) maakt deze aanmeldnotitie duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu. De ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met voorliggend plan zijn, gelet op de kenmerken en plaats van de activiteit en de kenmerken van potentiële effecten, niet zodanig van invloed op het milieu dat een milieueffectrapportage doorlopen dient te worden.

Voor de verdere planontwikkeling is derhalve geen MER noodzakelijk conform het vigerende Besluit milieueffectrapportage.

4.8 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijke grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- Risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen'
- Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor;

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meeste risicovolle bedrijven is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijbehorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer)

veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen zijn er de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen geweest. Zo is er een nieuw Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en een Structuurvisie buisleidingen. Deze Structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, degrenswaarde voor het plaatsgevonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo met een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Op 1 april 2015 is tevens het basisnet, dat voortvloeit uit de Wet basisnet, in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een ruimtelijk plan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen, buisleidingen en/of transportroutes van gevaarlijke stoffen aanwezig zijn is de risicokaart geraadpleegd.

Conclusie

Er bevinden zich rondom het plangebied geen risicovolle inrichtingen, buisleidingen of transportroutes. De externe veiligheid met betrekking tot vliegtuigongevallen is toegelicht in paragraaf 3.1.4.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmeringen veroorzaakt voor het beoogde initiatief.

4.9 Water

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Tevens is via de Invoeringswet

Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke Wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan.

Het omgevingsaspect water heeft binnen de ruimtelijke ordening vaak een beperkend karakter. Enerzijds moet het ruimtegebruik aansluiten bij het bergen van water, anderzijds kunnen ontwikkelingen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het water (watervervuiling).

Conclusie

In de onderhavige situatie wordt een woning gerealiseerd op het thans nog braakliggende terrein. De woning heeft een oppervlakte van circa 175 m². De verharding blijft onder de 500 m² en zijn er vanuit het hoogheemraadschap geen compenserende maatregelen nodig.

HOOFDSTUK 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overeenkomstig de uniforme openbare voorbereidingsprocedure wordt het voornemen tot afwijking inclusief de bijbehorende stukken waaronder het ontwerp van het besluit hogere grenswaarde Wet geluidhinder (bijlage 8) en het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning (bijlage 9) en deze ruimtelijke onderbouwing, gedurende zes weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor een ieder een zienswijze in te dienen.

De termijn van inzage liep van xxxPMxxxx. Gedurende deze termijn zijn wel/geen zienswijzen ingediend.

5.2 Juridische uitvoerbaarheid

Het perceel, kadastraal bekend gemeente Aalsmeer sectie B, nummer 10215 is in eigendom van de aanvrager. Voor wat betreft het grondeigendom is het plan dan ook uitvoerbaar.

Het door initiatiefnemer voorgestelde plan is in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Op grond van artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 3 Wabo kan via een omgevingsvergunning afgeweken worden van het vigerende ruimtelijke plan. De afwijking dient voorzien te worden van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing vormt de argumentatie en onderbouwing waarom het voorgestelde plan kan voldoen aan een goede ruimtelijke ordening.

5.3 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Daarnaast is tevens de Grondexploitatiewet van toepassing als een plan voorziet in het juridisch-planologisch faciliteren van bouwplannen, zoals bepaald in het Bro.

Onderhavig plan voorziet in de ontwikkeling van een plan, zoals opgenomen in het Bro. Dit betekent dat er voor dit plan ook een exploitatieplan vastgesteld moet worden. Echter kan op basis van artikel 6.12, lid 2 van de Wro ook door de gemeenteraad besloten

worden om geen exploitatieplan vast te stellen, indien oa. Het verhaal van kosten van van de grondexploitatie anderszins verzekerd is.

De kosten van het voorgenomen initiatief zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Initiatiefnemer is reeds eigenaar van de gronden. Het gemeentelijk kostenverhaal is anderszins verzekerd door middel van leges. Op basis daarvan kan gesteld worden dat het plan economisch uitvoerbaar is.

HOOFDSTUK 6 Conclusie

Op het perceel Hornweg 242A is een omgevingsvergunning aangevraagd voor het realiseren van één vrijstaande woning. Het bouwplan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan "Landelijk gebied – Oost".

Ingevolge de buitenplanse afwijking ex artikel 2:12, lid 1 sub a onder 3 Wabo kan het bouwplan worden gerealiseerd. De gevraagde vergunning kan worden verleend indien is aangetoond dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Ten aanzien van de onderhavige omgevingsvergunning vormt het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente geen belemmering.

Met betrekking tot de omgevingsaspecten zijn er geen belemmeringen voor verlening van de omgevingsvergunning.

Geconcludeerd kan worden dat het voorgestane gebruik en bouwwerk voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, zodat het geoorloofd is om toepassing te geven aan artikel 2:12, eerste lid onder a onder 3 Wabo en de omgevingsvergunning voor het realiseren van één woning op het perceel Hornweg 242A kan worden verleend.